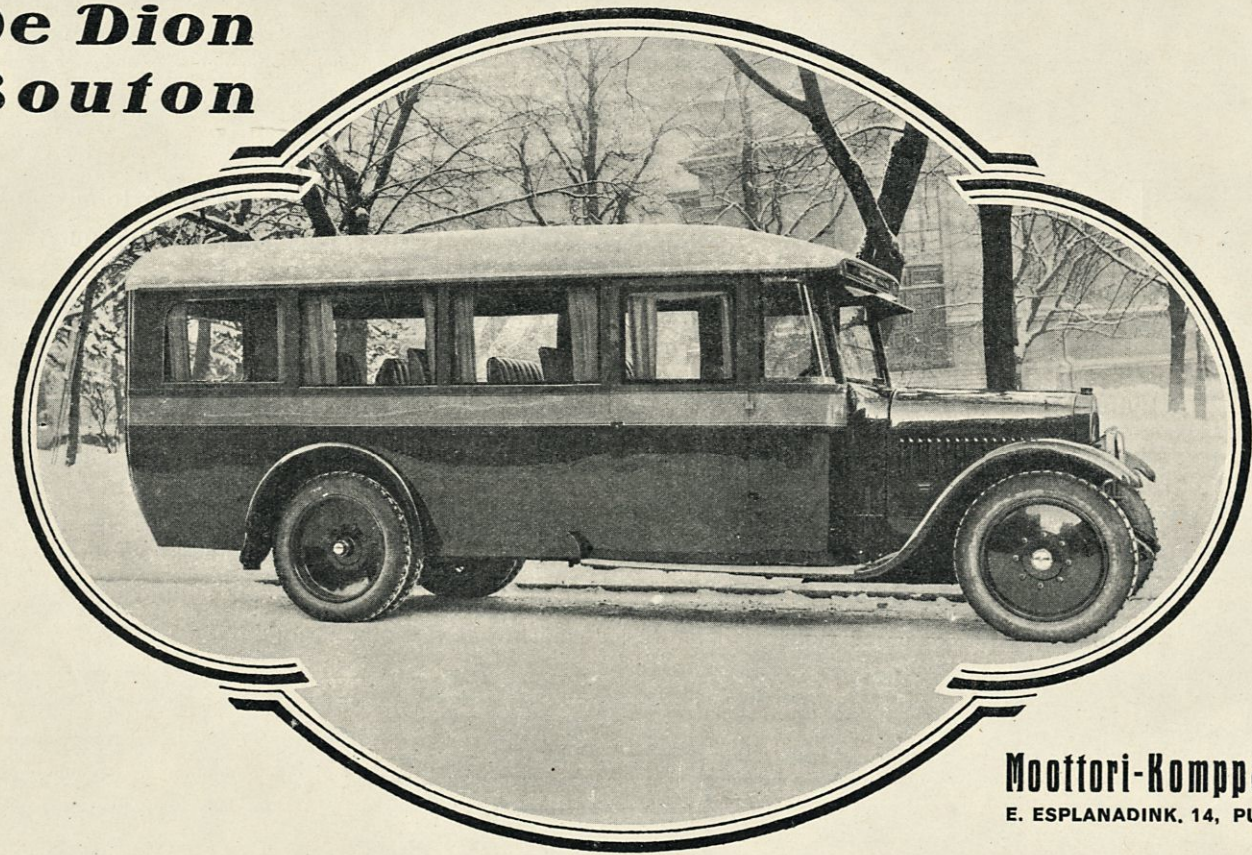


**De Dion
Bouton**



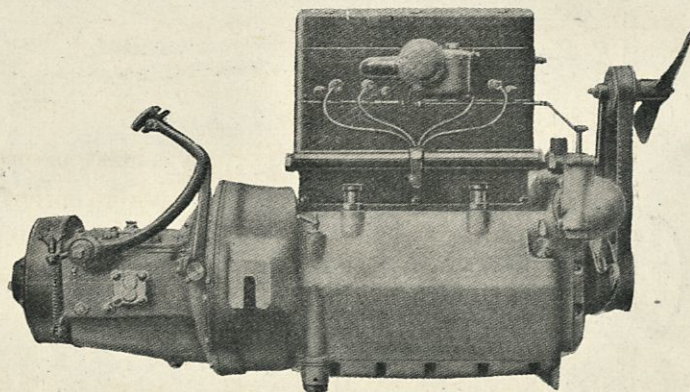
Moottori-Komppania
E. ESPLANADINK. 14, PUH. 12

De Dion Bouton tehtaas perustettiin v. 1882. Jo vuonna 1896 toimitettiin ensimmäiset autobussit Espanjaan ja v. 1906 suurehko määrä samanlaisia Lontooseen ja New Yorkiin. Aina pettämättömän luotettavuutensa vuoksi työhön, aineksiin ja rakenteeseen nähden ovat De Dion Bouton autobussit sittemmin nopeasti levinneet koko sivistysmaailmaan. Paitsi että De Dion Bouton merkki nyttemmin hallitsee markkinoita koko kulku- ja kuljetusneuvojen alalla Ranskassa, on myös huomattava se tosiasia, että Parisin Puhtaanapitolaitoksen palveluksessa on yli 200 De Dion Bouton kadunkasteluautoa.

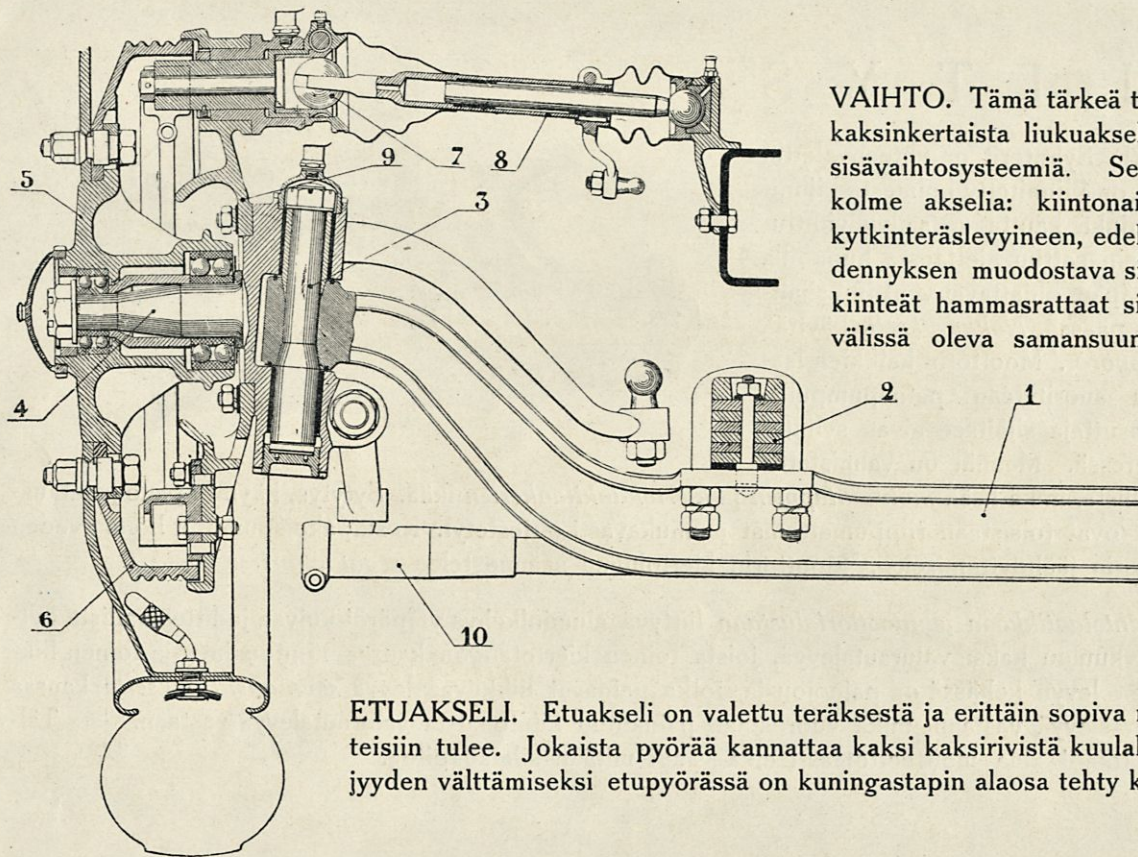
Täydellinen rakenne, jota De Dion Bouton autobussin erikois-konealusta 43 vuoden koeajan jälkeen osoittaa, on takeena siitä, että se loistavasti kestää kaikki ne vaikeat vastukset, joita maamme teillä niin suuressa määrin saattaa olla tarjolla.

S E L I T Y S

MOOTTORI. Sylinterit on yhteenvalettu. Moottori on kiinnitetty kolmesta kiinnityspisteestä, minkä kautta se säilyy vioittumilta, joita usein sattuu ajettaessa huonoilla teillä. Ylhäältäpäin ohjattavat venttiilit sijaitsevat sylinterin päässä. *Nokka-akselia* käyttää *ruuvihammaspyörät*. Moottorin kaikkien laakerien voitelu suoritetaan painepumpulla. „SOLEX” kaasuttaja sijaitsee aivan sylinterin seinän vieressä. Männät on valmistettu kevyestä metallista, mikä lisää *männäntappien* ja *kiertokankilaakerien* ikää. Sytytys, käyntiinpano ja latausdynamolaitteet ovat toisistaan riippumattomat ja mukavasti järjestetyt. Keskipakoispumppu hoitaa veden kierron moottorin jäähdyttämiseksi. Moottorin kiertoluvun säännöstelee *regulaattori*.

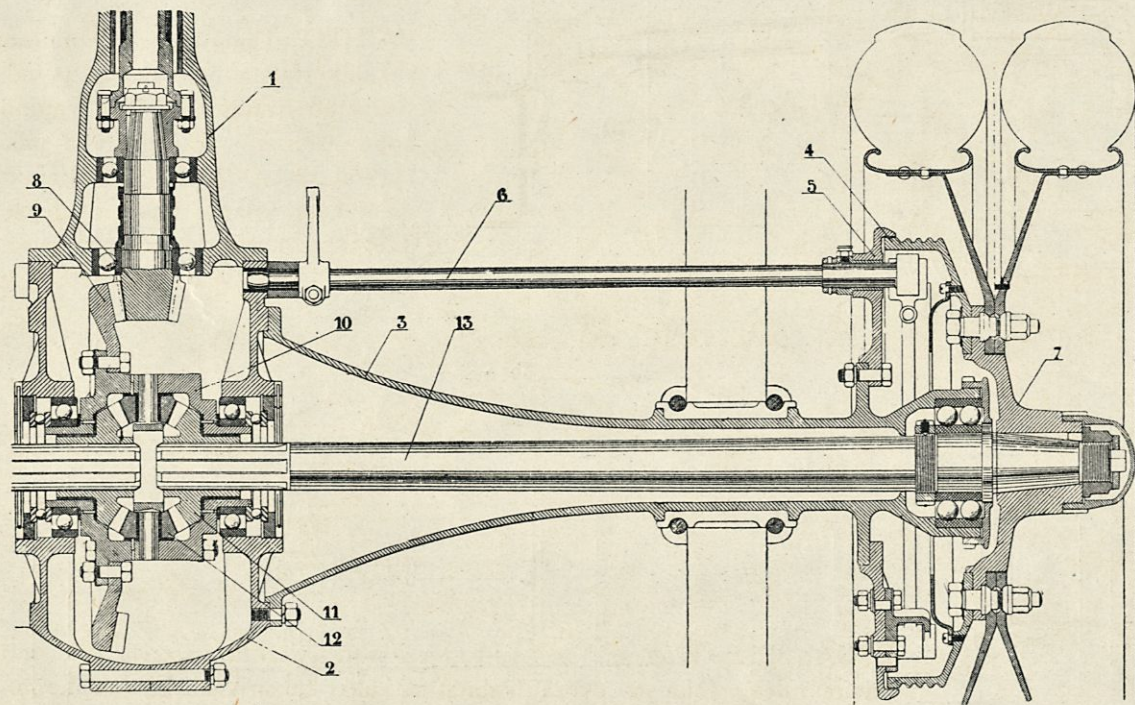


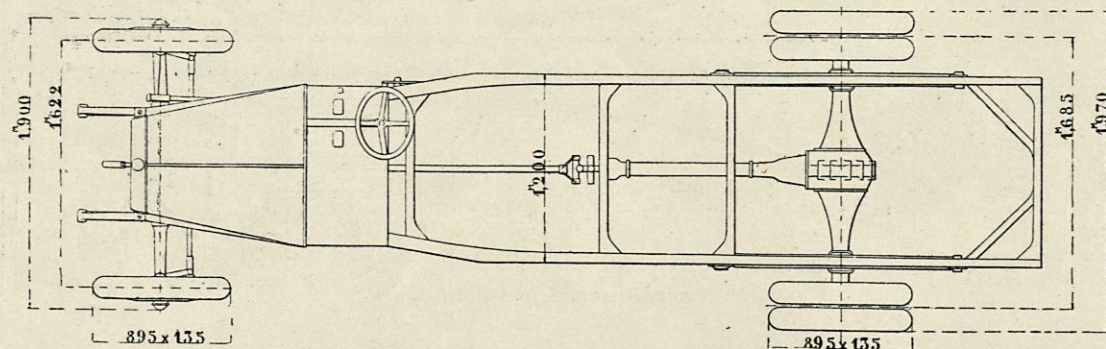
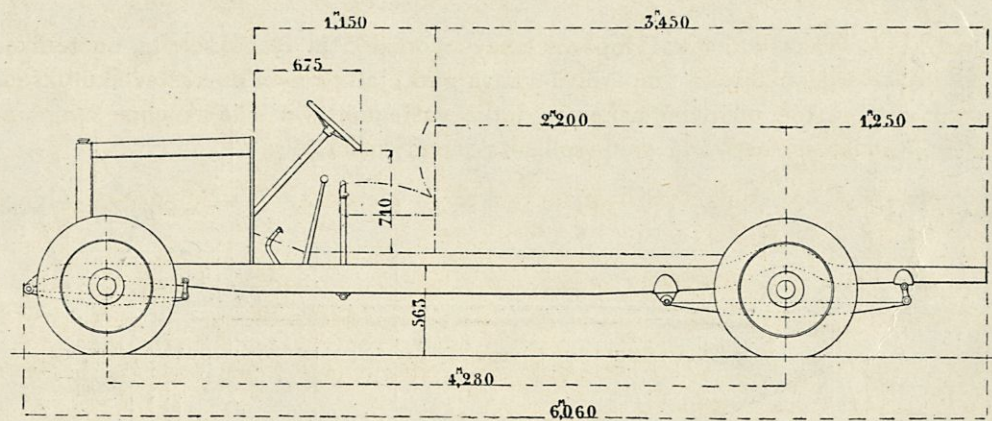
KYTKIN. *Vaihtolaatikkoon* ja *moottorialustaan* liittyvä alumiinikehys ympäröi kuivaa ja litteämallista kytintä. Siihen kuuluu kaksi valurautalevyä, joista toinen kiertotangon kanssa kiintonaisten ja toinen liikkuva. Edellisen levyn kehässä on painojousia, jotka painavat liikkuvaa levyä *voimansiirtoakselin* kanssa kiintonaista teräslevyä vastaan, mikä vuorostaan painautuu kiintonaista valurautalevyä vastaan. — Tällainen kytkin toimii aina moitteettomasti eikä vaadi mitään silmälläpitoa.



VAIHTO. Tämä tärkeä toimintaosa on kaksinkertaista liukuakseli- ja välitöntä sisävaihtosysteemiä. Sen muodostaa kolme akselia: kiintoinen pääakseli kytkinteräslevyineen, edellämainitun pidennyksen muodostava sivuakseli jossa kiinteät hammasrattaat sijaitsevat sekä välissä oleva samansuuntainen akseli, joka on pys-
tysuorassa
tasossa vii-
memainitun
kanssa.

ETUAKSELI. Etuakseli on valettu teräksestä ja erittäin sopiva mitä mittasuhteisiin tulee. Jokaista pyörää kannattaa kaksi kaksirivistä kuulalaakeria. Välijyyden välttämiseksi etupyörässä on kuningastapin alaosa tehty kartiomaiseksi.





TASAUSPYÖRÄSTÖ. Takasilta, joka ympäröi tasauspyörästä ja takaakseleita, on teräksestä ja mitä varminta rakennetta. Kardaaniakselia ympäröivä vahva putki jatkaa pyörien vastavaikutuksen. Molemmiin puolin tasaushammaspyörästä on painolaakereja, jotka vastaanottavat taka-akselien sivupainokuormitukset siten suojellen tasaushammaspyörää vahingollisilta jännityksiltä.

OHJAUS. Ohjauskoneistoon kuuluu pari ohjauskankea ja kierukkapyörä, jotka ovat ohjauskuvun alla. Ohjausakseli liikkuu kuulalaakereilla.

JARRUT. Sekä etu- että takapyörissä ja voimansiirtoakselissa on jarrut. Käsijarru vaikuttaa takapyöriin ja jalkajarru kaikkiin neljään pyörään sekä myöskin voimansiirtoakseliin.

KEHYS. Kehys on yhteenliitetty viidellä voimakkaalla poikkipalkilla, sen korkeus suurimmassa taittumispisteessä on 18 cm ja aineen vahvuus $7\frac{1}{2}$ mm.

ERIKOISLUETTELO:

MOOTTORI	45 H. V. 4 syl.	AKSELIEN väli	4280 mm.
SYLINTERIN läpimitta.....	95 mm.	RAIDEVÄLI edessä	1622 „
ISKUNPITUUS	140 ”	takana	1685 „
VAIHDE	4 eteen ja 1 taakse	RENKAIDEN mitat	955 × 155 yksinkertaiset edessä
JARRUT	kaikilla 4:llä pyörällä ja kardaaniakselilla		kaksinkertaiset takana
KORIN pituus	3450 mm.	KÄÄNTÖSÄDE	7000 mm.
KOKO pituus	6060 „	ALUSTAN paino	1750 kg.
SUURIN leveys	1970 „	BENSIINIKULUTUS	n. 18 ltr. 100 km.
		ÖLJYNKULUTUS	„ 0,2 „ 100 „

Sähkö käyntiinpano- ja valaistuslaite.

A. B. F. TILGMANN O. Y.